RAPPORTO AGLI AZIONISTI

DELLA

STRADA FERRATA LEOPOLDA

PRESENTATO DAL DIRETTORE DELLA SOCIETÀ

all'occasione dell'Adunanza Generale ordinaria del 25 Settembre 1850.

AGLI AZIONISTI DELLA SOCIETÀ ANONIMA

PELLA

STRADA FERRATA LEOPOLDA

Signori

In ordine alle istruzioni che ho ricevuto dal Consiglio Dirigente ho l'onore di rendervi conto dell'andamento dell'amministrazione sociale dal 20 Ottobre 1849 in poi.

Avendo da trattenervi di varie e ben diverse materie, farà d'uopo che pel maggiore intendimento delle medesime siano divise in due categorie principali, e così in primo luogo sarò a riferire ciò che riguarda la *costruzione*.

1. La Direzione appena costituita, un mese dopo l'Adunanza generale ordinariadell'anno passato, ebbe per prima cura di far verificare lo stato dei seguenti lavori, che erano in corso di esecuzione.

— Lavori diversi alla Stazione di Firenze, più specialmente per completare la montatura ed attivazione delle varie macchine ed arnesi ec. alle officine.

— Costruzione di un passo sotto il ponte sull' Arno.

— Variazioni nell' uffizio della vendita dei biglietti alla stazione di Pisa.

— Deviazione del Fosso dei Navicelli, costruzione di un ponte sul medesimo e formazione del terrapieno per accedervi nel paduletto di Coltano.

— Demolizione e successiva ricostruzione delle fiancate del ponte sulla Tora, poco prima eseguito in modo da non incontrar l' approvazione del R. Consiglio di Acque e Strade.

— Collocazione ed inghiaiamento della seconda linea di ruotaje fra Pisa e Livorno per varj tratti insieme di circa sette miglia.

— Costruzione di una tettoja per cuoprire i treni dei passeggeri al loro arrivo alla stazione di Livorno unitamente a quella degli scali, barratti, piazzali, recinti ec. inerenti a questo nuovo debarcadère.

2. La Direzione vista la situazione della cassa, non mancò di esaminare se vi fosse mezzo di sospendere i lavori sopra descritti, ma dovette accertarsi che, sia perchè esistevano dei contratti d' accollo, sia perchè i lavori principiati erano di una tale necessità da non potersi tener sospesi, non era dato ricorrere a questa misura.

I suddetti lavori sono stati quindi tutti condotti a fine, non senza qualche modificazione, specialmente in quelli che si eseguivano presso il Fosso dei Navicelli, ove l' Ingegnere delegato proponeva di dare alla salita del ponte da lui costruito una tale pendenza, che simile non si sarebbe ritrovata altrove sulla nostra linea. Il Consiglio Dirigente temendo che ciò

porterebbe gravi irregolarità nel servizio dei treni, dovette insistere perchè alla nuova linea fosse data la stessa pendenza che alla prima, e ciò è stato fatto senza che si verificassero alcuni degl' inconvenienti che il Sig. Bray temeva. In seguito di questo lavoro ed anche in esecuzione degli ordini formali già da molto tempo con insistenza ripetuti dal Regio Consiglio di Acque e Strade, il viadotto di legno, sopra il quale la prima linea traversava una parte del paduletto di Coltano ed il Fosso dei Navicelli, ha dovuto essere demolito, appena aperta al pubblico la seconda linea.

3. Delle commissioni per ferramenti ordinati in Inghilterra e diverse misurazioni e conteggi di accolli precedentemente eseguiti erano pure da sistemarsi, quando la Direzione fu da noi assunta. Tra questi vi erano le liquidazioni della stazione ed officine di Firenze, pelle quali abbiamo pagato £ 244,058. 16. 0., formando un totale colle somme già anteriormente sborsate di £ 1,734,935. 19. 0. per queste costruzioni ed i loro annessi.

Altre vertenze esistevano inoltre cogli accollatari Cheli e Romanelli, Ranieri Bracci e Giovanni Lazzeri. Quando furono saldati i primi, in ordine ai contratti con essi stipulati, venne a nostra notizia che i terrapieni fra il Fosso Macinante ed il Bisenzio, i quali hanno ricubato circa 2,300,000 braccia, furono accollati ai Sigg. Cheli e Romanelli con tali irregolarità che avevano potuto compromettere l'interesse della Società. Il Consiglio Dirigente credè di suo do-

vere renderne intesi i Sindaci, onde esaminassero quanto puoteva concernere questo affare, per quindi rimetterne rapporto alla Direzione. Dal rapporto suddetto resultando che a parere dei Sindaci esisteva in fatti una grave irregolarità, il Consiglio consultò il Sig. Avv. F. Andreucci per sapere, se era giustificato a reclamare dalle persone, allora componenti l'Amministrazione, il reintegro dei danni sofferti, ma il parere del medesimo fu tale da indurre il Consiglio ad astenersi da atti giudiciali. Ciò nonostante il Consiglio e la Direzione dividono pienamente il parere emesso dai Sindaci sul modo poco regolare, col quale lavori di tale importanza vennero aggiudicati.

Le vertenze coll'accollatario Lazzeri sono state amichevolmente terminate, senonchè egli reclama sempre l'adempimento di un contratto pella costruzione delle stazioni di S. Martino e S. Donnino a Brozzi a lui aggiudicate e per ora rimaste sospese.

All'incontro abbiamo dovuto resistere alle pretese dell'accollatario Bracci davanti i Tribunali, non essendoci dato saldare il suo conto nel modo da lui presentato, ed esistendo nell'Archivio della Società documenti sufficenti per dimostrare che le sue domande non hanno fondamento alcuno.

4. I lavori ed i conteggi lasciati incompleti dai nostri predecessori non sono stati i soli che abbiamo dovuto finire; alcuni pochi sono stati ordinati dal Consiglio Dirigente sulla proposizione della Direzione, dopo un rigoroso esame che volta per volta ne ha dimostrato la necessità; il costo dei medesimi però

non è di molta somma, essendo in complesso di circa £ 45,000. 0. 0 per i seguenti titoli.

— Remozione alla stazione di Firenze dell' uffizio di Amministrazione.

— Remozione da Firenze e montatura a S. Romano di una conserva d' acqua con sua pompa, tubi ec. per ivi alimentare le Locomotive.

— Costruzione di un capannone pel ricovero di 4 macchine a Livorno.

— Proseguimento sotto la prima ruotaja delle fiancate di materiale già costruite sulla seconda linea ai ponti del Calambrone e Tora fra Pisa e Livorno.

— Sbassamento della linea e conseguente diminuzione della troppo forte pendenza alla stazione di Pontedera.

— Collocazione di baratti alle stazioni di Signa, Montelupo, Pontedera, e Pisa per facilitare la formazione dei treni di mercanzia.

— Lavori diversi per ristabilire delle vie di sbiado, scoli, muri ec. in ordine alle perizie di espropriazioni del terreno occupato pella strada.

5. Oltre questi lavori tutti ormai finiti alcuni altri resteranno pure da farsi, per i quali crediamo che sarà sufficente una somma di circa £ 60,000.

Tra questi sono da notarsi diversi lavori di terra e muramenti per dare uno scolo alle acque stagnanti nei cavi eseguiti per formare i terrapieni della terza sezione. Il cessato Consiglio di amministrazione aveva erogato circa £ 32,000, l' anno passato per questo oggetto senza resultato alcuno, di-

modochè i reclami delle Comunità limitrofe appoggiate dal R. Consiglio di Acque e Strade si rinnovarono; un esame attento dimostrò le possibilità di dare uno scolo completo a queste acque, e di eseguire quindi la colmazione dei cavi colle acque torbe di varj torrenti e rii, lavori autorizzati dal Consiglio Dirigente previa la sanzione della competente Autorità, e che costeranno circa £ 23,000. Fra pochi anni i cavi attualmente di poco valore ritorneranno in stato di cultura, e l'aumento di valore che anderanno così ad acquistare, cuoprirà, lo speriamo, non soltanto le spese che siamo costretti a fare, ma anche forse in parte quelle già fatte.

La Società è pure richiamata a costruire una stazione definitiva a Cascina, ove finora non è stata eseguita; alcuni lavori saranno pure forse necessarj a Brozzi, ove le fabbriche sono state sospese. Si richiedono pure indispensabilmente alcuni lavori pel regolare andamento del servizio a Empoli, ove la stazione fu distrutta nei torbidi del 1848. Altri lavori sono finalmente necessarj per proteggere dall'intemperie i tavolati dei ponti di ferro della 3.ª e 4.ª sezione.

6. Riassumendo quanto sopra è stato detto, resulta uno sborso totale pei lavori e saldo di conteggi della costruzione dal 20 Ottobre 1849 fino al 15 del corrente mese di settembre repartito come segue

1.ª Sezione	£	226,849.	14.	8
2.ª detta	»	7,550.	17.	4
3.ª detta	»	8,329.	5.	4
4.ª detta	»	356,046.	2.	8
Totale.	£	598,776.	0.	0

Confrontata questa somma con quella accennata dal cessato Consiglio di amministrazione nel prospetto che servì di base pella sua domanda dell' imprestito di £ 1,200,000 autorizzato nell' ultima Adunanza Generale ordinaria ne resulta, che nonostante tutti i nostri sforzi, le previsioni d' allora saranno oltrepassate di circa £ 100,000, in parte perchè i lavori alla stazione ed officine di Firenze hanno costato circa £ 54,000 di più della cifra allora indicata dall' Architetto, in parte perchè, come abbiamo veduto, diversi lavori hanno dovuto essere modificati ed altri eseguiti, per i quali la cessata Amministrazione non aveva valutato somma alcuna.

7. In rapporto però alle spese di amministrazione e sorveglianza tecnica a carico della costruzione, le previsioni sono state più che esuberanti e ciò in parte perchè fin dal 1.º Gennajo fu da noi posto un fine ai servizj di varj Ingegneri ed assistenti, ottenendo così un economia nei loro stipendi di £ 1460 al mese oltre le varie spese, gite ec. che essi mettevano a carico della Società. La doppia linea tra Livorno e Pisa fu pure aperta al pubblico nei primi giorni di Aprile; cessarono allora le incombenze dell' Ingegnere in capo e del suo Delegato, e fu nostro dovere saldare la somma dovutagli per contratto; da quel momento la sorveglianza dei lavori che restavano a costruirsi fu affidata agl' impiegati addetti al Servizio di Mantenimento della via.

8. L' espropriazioni di terreno, che sono state dall' attuale Direzione pagate, ascendono a £440,418. 0. 8.

a tutt' oggi. Esistono inoltre perizie definitive per altri terreni di un valore complessivo di £ 245,876. 15. 8, oltre i frutti a ragione del 4 % l' anno dal giorno dell' occupazione fino a quello della stipulazione del contratto. Esse saranno liquidate a misura che le formalità legali saranno adempite, che sono inerenti al passaggio da una all' altra persona delle proprietà fondiarie.

Oltre queste restano però diverse espropriazioni da pagarsi, l' importo delle quali non è conosciuto, sia perchè laddove è stato dissentimento nella valutazione dei periti parziali, gli arbitri non hanno ancora pronunziato definitivamente, sia perchè questi arbitraggi non sono stati accettati, e ricorso ha avuto luogo per varj motivi ai Tribunali competenti, sia in fine perchè in alcuni pochi casi non sono neppur terminate le perizie parziali. Fra quelle espropriazioni, la sistemazione delle quali ha dovuto esser deferita ai Tribunali, il Consiglio Dirigente ha seguitato in ogni caso le norme adottate dai suoi predecessori, fin quì resultati definitivi non sono stati ottenuti, ma in una questione di qualche importanza, e che involve diverse altre espropriazioni, la decisione del Tribunale di Prima Istanza ci è stata favorevole, come speriamo che lo sarà quella della Regia Corte di Appello.

Vi sarà facile comprendere quanto è difficile ogni calcolo sopra queste diverse espropriazioni, il costo definitivo delle quali non è ancora determinato, e che la cifra di £ 200,000 che la Direzione accenna, deve riguardarsi come una mera approssimazione soggetta a modificarsi in meno come in più.

9. Fra i terreni espropriati non pochi vi sono, che potranno essere rivenduti, ma non ci è dato determinarne il valore, finchè la confinazione ed il plantario di tutto ciò che la Società possiede non sia terminato. Questa operazione essenziale era appena principiata quando fu da noi assunta la Direzione, ed in seguito dovette rimanere sospesa per qualche tempo attesa la diminuzione nel personale tecnico, al quale essa era affidata. Adesso però viene proseguita da uno dei Periti, il quale ha eseguito una gran parte delle espropriazioni.

Non abbiamo però aspettato di conoscere la situazione e superficie di tutti i terreni per reclamare in alcuni casi venuti a nostra cognizione l'Importo di varie occupazioni di suolo che alla Società apparteneva. Fra queste sono da notarsi una gran parte dei terreni che la Società della Strada Centrale occupa presso Empoli, i quali furono primitivamente acquistati dalla Società Leopolda.

10. Avendovi reso conto nei precedenti paragrafi delle varie spese che siamo stati chiamati a fare, e che tuttora prevediamo per rendere compita la costruzione della strada, m'incombe ora parlarvi del modo in cui ci è stato dato supplirvi.

I Sigg. E. Fenzi e C. consegnarono all'Assessore Cassiere nel dì 24 Ottobre 1849 la somma di £ 469,801. 8. 4; il portafoglio della Società contava allora valori per la somma di £ 106,346. 9. 0. oltre di che furono pagate dai Sigg. P. Senn e C. di Livorno nel dì 16 Novembre successivo la somma di

£ 80,000 acconto del loro conto corrente, sul quale sono ancora debitori di £ 7175. 7. 0. Dall'altra parte scadeva il dì 31 Ottobre primo semestre dell'attivazione dell'intiera linea, e da questo resultava un avanzo di £ 493,311. 12. 8. a favore degli Azionisti, di modo che se il dividendo fosse stato immediatamente repartito, sole £ 160,000 circa sarebbero rimaste disponibili per sopperire ad una spesa settimanale di circa £ 15,000 per i lavori in costruzione, per saldare diversi accollatarj, e per dei contratti d'espropriazione, la stipulazione dei quali era imminente e fra questi uno di oltre £ 100,000.

Il Consiglio Dirigente reputò quindi prudente di differire fino al 1.° Gennajo il pagamento del dividendo scaduto, e si occupò immediatamente di stabilire le norme sulle quali conveniva contrattare l'imprestito di £ 1,200,000 autorizzato nell' Adunanza Generale del 19 Settembre. Lo distolse dal pensiero di ricorrere ad un pubblico concorso il timore di dovere dilazionare anche più il pagamento del dividendo, ed il riflesso che i bisogni della Società erano così generalmente conosciuti, che a tutti era dato fare delle proposizioni, come infatti alcune Case bancarie ne fecero senza esserne state direttamente ricercate. Il Consiglio non accettò poi le offerte le più favorovoli che gli vennero presentate, che dopo averne provocate senza resultato altre da diverse piazze estere.

A molti di Voi saranno note le condizioni definitivamente stabilite con cinque Case bancarie di Livorno e Firenze: ciò nondimeno sarò a enumerarle breve-

mente per la cognizione di tutti e specialmente degli Azionisti esteri.

Esse sono

— Rimborso in 20 rate semestrali a scaletta principiando da £ 40,000 il primo semestre, e terminando con £ 80,000 pell'ultimo.

— Abbuono ossia premio di 4 % sul capitale delle cartelle volta per volta estratte pel rimborso.

— Interesse fisso a ragione di 5 % l'anno fino al giorno dell'estrazione delle respettive cartelle.

— Spese di provvisioni bancarie, quali resultano dal rapporto dei Sindaci di quest'anno pella somma complessiva di £ 58,600.

11. Sarà lecito osservare che se in luogo del sistema adottato, l'amministrazione avesse avuto ricorso in diversi momenti ed a misura dei bisogni a trattati parziali con varj sovventori, una tale misura sarebbe stata sommamente imprudente di fronte al fatto che il pagamento degli espropriati ha luogo in modo, che rende difficile precisare il giorno e le somme che a tale uopo debbono tenersi disponibili; la Società poi non avrebbe risentito alcun vantaggio, le condizioni di questo genere di operazioni non avendo migliorato nel paese, come ne abbiamo riprova, riflettendo che le cartelle del nostro imprestito non hanno subito variazione alcuna di prezzo dal giorno della loro emissione e non sono mai state ricercate con aggio.

12. Concludendo le mie osservazioni sopra ciò che riguarda la costruzione non mi resta che a riferirvi che esistono tuttora in cassa e portafoglio dei

valori per circa £ 450,000 da attribuirsi alle spese del conto capitale. Questa somma però vi sarà facile vedere, non sarebbe sufficiente se i valori realizzabili dalla vendita dei terreni, dei quali ho parlato nel nono paragrafo non fossero tali da cuoprire il deficit. Con questa risorsa siamo però persuasi che la strada potrà finirsi in ogni sua parte, e che ogni nostro debito verrà estinto, salvo quanto occorrerà per sviluppare il trasporto delle mercanzie, a forma del relativo progetto, per far fronte al quale altri valori sono destinati.

Passando ora alla seconda parte del mio rapporto riferirò quanto concerne *l'attivazione*.

13. Dal 1.° Novembre 1849 al 31 Agosto 1850 l'attivazione della nostra strada ha prodotto la somma di £ 1,539,384. 9. 8.

Nei primi tre di questi mesi confrontati con i mesi corrispondenti dell'anno precedente si osserva un aumento di sole £ 26,437. 9. 0. ossia la media di £ 8,812. 9. 8 al mese. Dal 1.° Febbrajo in poi l'aumento in 7 mesi confrontati con quelli corrispondenti dell'anno passato è stato di £ 183,927. 13. 8 ossia in media £ 26,275. 7. 8 al mese. (1)

(1) *È da osservarsi che l'apertura della Strada Centrale da Empoli a Siena, ebbe luogo contemporaneamente col nostro ingresso nell'Amministrazione, e che il movimento che ne è resultato sulla nostra linea rappresenta una cifra media di circa £* 8000 *al mese.*

Questo aumento resulta in parte dal maggiore sviluppo che è stato dato al trasporto delle merci ed in parte dalla variazione nella tariffa dei passeggeri, che ebbe luogo il dì 1.° Febbrajo dell'anno corrente, mediante la quale, il prezzo dei posti di 1.ª classe fu diminuito di 20 %, quello dei posti di 2.ª fu aumentato di 12 e ½ %, e quello dei posti di 3.ª classe fu aumentato di 20 %

Nel semestre precedente a questo cambiamento, sono state trasportate N.° 16,200 persone di più che nel semestre corrispondente dell'anno 1848, e si sono incassate sole £ 119. 4. 0. di più, mentre nel semestre decorrente dal 1.° Febbrajo 1850, confrontato con quello corrispondente del 1849. N.° 16,879 persone di meno hanno viaggiato sulla linea, e l'incasso dei passeggeri è stato all'incontro superiore in £ 164,325. 15. 0. Nelle cifre sopraccennate non è però calcolata la forte diminuzione nel numero delle persone, che hanno transitato sulla linee, conseguenza del minore uso che il Governo ha fatto in quest'anno della via ferrata per i suoi trasporti militari e fiscali, ascendenti dal Febbrajo al Luglio 1849 a N.° 76,680 persone, mentre negli stessi mesi del 1850 non sono state che sole N. 9967.

Queste cifre sono sufficienti per dimostrare la convenienza della misura adottata dal Consiglio Dirigente, abbenchè combattuta da molti, e fra gli altri dalla maggiorità dei componenti l'antica amministrazione, che ne temevano un resultato affatto contrario. Esse ci hanno confermato nel concetto, che abbiamo sempre avuto, che la So-

cietà ha risentito un grave danno dal basso prezzo, al quale furono fissate le nostre tariffe di passeggeri al momento dell'attivazione della linea, tariffa senza esempio in altri paesi, e molto inferiore a ciò che nella Toscana stessa si pagava avanti l'introduzione delle vie ferrate. I bassi prezzi, cui il pubblico è stato avvezzato nei primi anni dell'attivazione, non hanno permesso di ricondurre istantaneamente le tariffe ad una più giusta misura, quale sarebbe il limite accordato dalla nostra concessione, sempre mite, se si confronta colla massima parte delle tariffe della Germania, e con tutte quelle della Francia, ma ci lusinghiamo tuttora di potere introdurre, dietro esami attenti delle statistiche che sono state stabilite, e delle quali l'amministrazione era prima mancante, delle variazioni nuove nei prezzi di trasporto dei passeggeri, i quali sempre più miglioreranno questo ramo principale dei nostri introiti.

Fra i mezzi dall' attuale amministrazione adottati per contribuire ad una più regolare percezione di quest' incassi, crediamo che sia stata di qualche utilità l' introduzione dei biglietti all' Edmondson, la quale ha permesso una rigorosa verificazione che prima non aveva luogo, gli antichi biglietti a matrice e senza numero progressivo lasciando un campo aperto a delle infedeltà per parte degl' inservienti, ed a molti inganni per parte del pubblico. Così pure la misura apparentemente assai rigorosa, ma pure già prima di noi adottata non solamente in molte strade estere, ma anche in una delle Toscane, di non permettere ai viaggiatori di cambiare di classe nè di luogo di de-

stino in viaggio, ha tolto un grave abuso, quello del maneggio di danaro dagl' impiegati, senza possibilità di riscontro per parte dell'Amministrazione superiore.

15. Le misure cui l'amministrazione ha avuto ricorso per condurre sulla linea una qualche quantità di mercanzie sono state accompagnate da resultati favorevoli. Ed infatti negli ultimi sette mesi abbiamo trasportato in media ℔ 4,400,000. di mercanzia al mese, che hanno prodotto un incasso ragguagliatamente di £ 3. e ⅓ per ogni ℔ 1000. Il parco assai ristretto di vagoni, ed i pochi comodi nelle Stazioni per ricevere, spedire e consegnare le merci, hanno necessariamente impedito, che a questo servizio sia dato il suo pieno sviluppo; esso può quindi riguardarsi tuttavia come affatto nascente sulla linea, e molte e diverse saranno le cose da farsi per aumentarne l'importanza; fra questi due sono da notarsi, la formazione cioè di varie categorie nei prezzi di trasporto secondo la qualità, il valore e la destinazione delle merci, in secondo luogo poi lo stabilimento di tutti quei locali ed ordigni alle stazioni principali, che potranno facilitare ed economizzare la mano d'opera nella caricazione e scaricazione.

Frattanto l'introduzione di una doppia serie di libri a matrice per tutte le spedizioni tanto di bagagli come delle mercanzie, permette che il riscontro di una serie si faccia alla Direzione, mentre l'altra è in uso, e così diventa più difficile ingannare l'amministrazione, e togliere una porzione dei legittimi introiti della strada.

Non ci nascondiamo però che tuttociò sarebbe di poco effetto, se la Società non dovesse sperare che l'I. e R. Governo, dando ascolto ai molti reclami del Commercio, si vorrà determinare ad accordarci delle facilità, che permetteranno di essere consegnate le merci alla stazione di Livorno senza quel troppo forte aggravio di spese, che attualmente ascendono a circa £ 5. per ogni ℔ 1000, prima che siano caricate sopra i nostri vagoni, e che in gran parte si evitano quando esse sono spedite per barroccio o per navicello da Livorno.

Ciò che occorre a parere del Consiglio per poter dare al trasporto delle merci il suo pieno sviluppo vi è già noto da un progetto, accennato nel dodicesimo paragrafo di questo rapporto, e che da qualche tempo è stato pubblicato, per essere discusso nell'imminente Adunanza generale. Tutte le informazioni raccolte ci confermano nella speranza, che quando questo servizio venisse pienamente attivato, l'introito che ne resulterebbe, può valutarsi senza esagerazione a £ 50,000 al mese.

Alcuni altri rami del nostro introito hanno subito, o dovranno forse andar soggetti a qualche modificazione per essere resi più produttivi; così a modo d'esempio dei cambiamenti hanno avuto luogo nel corso dell'estate nelle tariffe pel trasporto di vetture e cavalli di lusso, non senza buon resultato; così pure converrà in seguito migliorare il servizio delle lettere e dei pacchi, che attualmente dà luogo a frequenti e giusti reclami.

16. Le spese dell'attivazione dal 1.° Novembre 1849 al 30 Aprile 1850 sono state di £ 440,523. 14. 0. dal 1.° Maggio al 31 Agosto passato ascendono a £ 310,967. 0. 0. La nuova classazione che abbiamo dovuto dare a molte fra le spese, e l'inserzione fra quelle del servizio attivo di buon numero di quelle che in passato si addossavano alla costruzione non permettono che sia stabilito un confronto con quelle anteriori; mi sarà soltanto lecito osservare che se le spese tutte quest'anno poste a carico dell'attivazione, fossero state similmente repartite l'anno passato, sarebbero state agl'incassi lordi come 60 a 100, mentre la loro proporzione nell'ultimo bilancio a tutto Aprile 1850 è appena di 50 %, proporzione che per i quattro mesi di Maggio, Giugno, Luglio ed Agosto 1850 si riduce a 46 % degl'incassi lordi.

Questa diminuzione è dovuta a varie cause, e fra le principali alla riduzione nel numero di commessi, guardie e facchini alle stazioni, e nella cifra di alcuni fra gli stipendj, che rappresenta un annua economia di circa £ 23,500; alla riduzione nel prezzo di acquisto del coke adoperato nel servizio di trazione ed in quello delle traverse e ghiaja, che servono al mantenimento della via; la quantità di coke bruciato a miglio di corsa dei treni è pure diminuita di circa 20 % il che devesi attribuire alle severe proibizioni trasmesse ai capi stazione di non fare viaggiare inutilmente dei veicoli nei treni, come prima si costumava; finalmente l'introduzione dei biglietti all'Edmondson, e varie modificazioni nei rendiconti ed

altri stampati amministrativi portano un'annua economia di circa £ 10,000, nonostante che molti prospetti ec. hanno dovuto crearsi per raccogliere giornalmente tutti quei dati statistici che tanto interessano a una amministrazione come la nostra, e che trovammo affatto trascurati.

17. Per la fornitura del coke (una delle più importanti della nostra attivazione) fu aperto un concorso, resultato del quale è stato l'assicurarci per tutto l'anno 1851 del coke al prezzo di £ 63. la tonnellata inglese, compresa ogni spesa fino alla stazione di Livorno. Questo prezzo è stato di rado da noi oltrepassato di £ 1 a £ 2. la tonnellata negli acquisti precedentemente fatti, ed è ben diverso ed almeno di £ 8. a 9. la tonnellata inferiore a quello anteriormente pagato.

Per l'inghiajamento della linea la rena d'Arno mescolata con sasso spezzato, ci ha permesso di ridurre a £ 5. lo scandiglio ciò che l'anno passato pagavasi £ 6. 13. 4.

Finalmente una piccola tolleranza nelle misure prescritte dai quaderni d'oneri pella fornitura delle traverse, tolleranza che prima esisteva abusivamente, ci ha permesso di ridurre a £ 3. 6. 8. l'una il prezzo di quelle di quercia che prima pagavansi £ 4. 6. 8, e con ciò abbiamo ottenuta una migliore qualità di legname, la durata del quale abbiamo luogo di sperare sarà maggiore di quello precedentemente acquistato, e che poco o nulla variava sotto questo rapporto dal pino.

La buona riuscita di alcune traverse di larice collocate or sono 7 anni fra Pisa e Livorno, e tuttora per il più in ottimo stato, ha indotto il Consiglio Dirigente ad autorizzare un acquisto di 20,000 di queste traverse al prezzo di £ 4. l'una consegnate alla stazione di Livorno nel corso degli anni 1850 e 1851.

18. Nell'accennarvi l'economie fin quì ottenute, siamo però ben lontani dal credere che altre, e forse maggiori non restino da farsi; la Direzione ha già dovuto assumere una incombensa poco piacevole nel diminuire il numero degl' impiegati, non si nasconde che altra anche più odiosa, ma pure necessaria, gli resta da fare proponendo una riduzione assai generale sulle paghe e gli stipendj di molti fra gl'inservienti; essa spera pure potere diminuire ancora alquanto il numero degl'impiegati superiori, ed ottenere anche dal Governo il permesso di sopprimere una parte delle guardie di cancello della 2.ª Sezione, ove in un tratto di 12. miglia ve ne sono attualmente N.° 55.

Negli anni decorsi era pure stato costume fisso di repartire al momento della formazione del Bilancio delle gratificazioni vistose ad una gran parte degli impiegati ed alle guardie e facchini; queste gratificazioni ascendevano a non meno di £ 11,000 annualmente, senza che potessero riguardarsi come premio di zelo o di straordinaria buona condotta, essendo a tutti indistintamente concesse. La considerazione che molti potevano esserne in aspettazione, ha indotto il Consiglio Dirigente ad accordare a titolo di gratificazione per l'ultima volta una somma di

£ 5,000 colla dichiarazione espressa che le gratificazioni fisse sono d'ora innanzi soppresse, e soltanto saranno accordate quelle derivanti da considerazioni speciali da esaminarsi volta per volta.

19. I Sindaci nominati pella revisione del bilancio dell'esercizio 1848, e 1849 accennarono la necessità di stabilire una scrittura, che facesse conoscere con esattezza il movimento degli articoli che si ricevono e si consegnano. Per eseguire ciò era necessario che esistesse un magazzino generale ed un registro dell'entrata ed uscita del medesimo. La mancanza di un dipartimento regolarmente montato fu dalla Direzione apprezzata appena costituitasi, giacchè la cessata amministrazione non potè effettuarci una regolare consegna di ciò che esisteva di proprietà della Società.

Il Consiglio Dirigente reputò quindi necessario che venisse constatato regolarmente lo stato nel quale l'azienda si trovava, furono incaricati il Sig. Percivale come Gerente della cessata amministrazione, unitamente al nostro Sig. Assessore Provveditore di redigere delle note, per quanto possibile esatte, di tutto l'inessere di ogni sorte ed appena terminato questo lavoro fu nominato un magazziniere generale, montata una scrittura regolare, ed effettuata una formale consegna ai capi delle diverse sezioni del servizio di tutti gli oggetti che essi ritengono a noi appartenenti.

20. La scritturazione dei lavori eseguiti, sia per conto nostro, sia di commissione altrui nelle officine dei servizi di trazione e trasporti è stata pure rifor-

mata, e messa sopra un piede uniforme, tenendo conto delle varie spese generali che debbono essere poste a carico dei lavori ivi eseguiti. L'Amministrazione ha così potuto conoscere con esattezza il conto delle riparazioni, ed il costo dei veicoli costruiti nell'officina delle carrozze, come (dobbiamo dirlo in lode del Capo Meccanico,) conoscevasi di già in passato quello dei lavori eseguiti nel dipartimento della trazione.

La Società possiede attualmente

20. Macchine locomotive tutte a 6 ruote.
20. Tenders.
1. Carrozza per uso della R. Corte.
8. Carrozze di 1.ª Classe.
18. Idem di 2.ª
38. Idem di 3.ª
9. Bagagliaj.
10. Cavallaj
10. Piattaforme da Carrozze
86. Vagoni da Mercanzia
5. Idem per il servizio misto colla strada Centrale.
17. Vagoni da Ghiaja

I veicoli sono tutti numerati, ed è stato principiato un regolare registro delle corse da ciascuno eseguite; l'anno prossimo la Direzione sarà così in grado di dirvi con precisione il costo a miglio percorso, a testa ed a peso trasportato dei servizi di trazione e trasporto, lochè per ora non si conosce che per pochi mesi.

Fra le locomotive tre furono da noi trovate fuori di servizio, i fornelli essendo logori. Il Capo meccanico è stato però autorizzato ad eseguire quanto occorreva pel risarcimento delle medesime, e così speriamo potere fra poco riattivarle e conseguire sempre maggiore economia nelle spese della trazione, queste tre macchine essendo pella loro costruzione leggera fra le più adattate all' indole speciale del movimento sulla nostra linea.

Una gran parte delle ruote delle macchine, e non poche fra quelle degli altri veicoli sono state ricerchiate nel corso di quest' anno; questo risarcimento non si era finquì eseguito per mancanza dei necessari forni; d'ora in poi avrà luogo a misura dei bisogni, e così la spesa ne verrà più equamente repartita nei successivi esercizj, essendo stata oltremodo grave nel presente.

21. Alla maggior parte di Voi, o Signori, non deve esser ignoto, che gli utili netti dei due decorsi semestri non sono stati repartiti fra gli Azionisti per intiero, e che esiste per questi un eccedenza in cassa di £ 73,455. 16. 4 oltre £ 2000 riservate in passato. Il Consiglio Dirigente è tenuto a forma dell' articolo 61 § 8 degli Statuti riformati di proporre le norme e misure di un fondo definitivo di riserva ai Socj riuniti in Adunanza generale; provvisoriamente però ha creduto prudente di tenere una somma per far fronte a quelle spese straordinarie, che sono anche più difficili a prevedersi nei primordj di una impresa

come la nostra, di quel che sono, quando una lunga esperienza è stata acquistata in ogni ramo del servizio. Nell'assoluto silenzio della legge sociale in quanto al tempo, in cui presentare tale proposta agli Azionisti, il Consiglio ha creduto conveniente che venga prima esaminato, se il fondo di riserva debba o nò comprendere una cifra per l'ammortizzazione annua del capitale impiegato nelle costruzioni, che diventano proprietà dello Stato alla fine della nostra concessione. Sopra ciò non siamo attualmente in grado di emettere una opinione matura, e d'altronde la situazione della nostra Società, che ha un debito da ammortizzare necessariamente nei suoi primi anni, ci permette senza danno di soprassedere ad ogni decisione in proposito.

Nonostante la contraria decisione del Tribunale di Prima Istanza di Firenze, il quale ci ha condannato al pagamento di una tassa di quattro quattrini per ogni lira di utili netti, l'Amministrazione ritenendo che l'applicazione della relativa legge fatta alla nostra Società è lesiva del contratto stipulato col Principe, ne ha appellato alla R. Corte, perchè è convinta che, mediante la cessione allo Stato dopo un certo numero di anni del nostro piano di via, dei nostri lavori d'arte e stazioni, abbiamo diritto di godere frattanto senza detrazione di tutte quelle entrate, che potremo procacciare entro i limiti delle tariffe concordate nei nostri capitoli. Qualora contro ogni nostra aspettativa ciò non venisse ammesso potremo ritenere, sia che l'ammortizzazione si faccia dall'amministrazione per conto degli Azionisti, sia che una parte di ogni divi-

dendo venga ad essi pagato in conto della restituzione del Capitale, che diversamente anderebbero a perdere, che la differenza fra gli introiti e le spese vive non può riguardarsi come utile netto, se non che fatte le dovute detrazioni per l'ammortizzazione del Capitale.

22. Dirò in conclusione che se nelle precedenti pagine può sembrare che l'Amministrazione abbia voluto attribuirsi lode, ciò è ben lontano dalle sue intenzioni; essa ha la fiducia di avere adempito al suo dovere nè più nè meno; può avere errato, ma in ciò non teme il rimprovero di aver mai per un momento cessato di amministrare i vostri interessi con sincera lealtà e buona fede.

Dalla Direzione della Strada Ferrata Leopolda
Firenze 21 Settembre 1850.

W. HOPPNER

Approvato dal Consiglio Dirigente nella sua Seduta del 23 *Settembre* 1850.

CARLO SCHMITZ Presidente.
Dott. T. MANGANI Segretario.